

Kleine Anfrage

des Abg. Nico Weinmann FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Ausbau des schiffbaren Neckars um Heilbronn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Maßnahmen zur Ertüchtigung der Bundeswasserstraße Neckar sind der Landesregierung aus der aktuellen Verkehrs- und Haushaltsplanung des Bundes bekannt?
2. Welche Maßnahmen, Verträge oder bindenden Zusagen wurden seit Amtsantritt der neuen Bundesregierung mit dem Land zur Ertüchtigung des Neckars zwischen Mannheim und Heilbronn bzw. zwischen Heilbronn und Plochingen getroffen?
3. Welche konkreten Ausbaumaßnahmen (Schleusenertüchtigung sowie -verlängerung, zugehörige Fahrrinnenvertiefung oder -verbreiterung, Brückenanhebungen etc.) wurden hierbei in welchem Zeitraum vereinbart (bitte tabellarische Angabe nach Projekt und Standort)?
4. Welche Lösung wurde hierbei für die Hebung der unter Denkmalschutz stehenden Alten Brücke (Karl-Theodor-Brücke) in Heidelberg getroffen?
5. Welche Wendepunkte für 135-Meter-Schiffe sind in diesem Zusammenhang vorgesehen?
6. Wie stellen sich die Pläne zu notwendigen Flussbegradigungen dar, insbesondere der Schleifen bei Neckargemünd, Hirschhorn, Binau und Böttingen im Heilbronner Unterlauf sowie der Schleifen Lauffen, Kirchheim, Besigheim und HESSIGHEIM/MUNDLSHEIM im Heilbronner Oberlauf des Neckar?
7. Welche Kompensationsmaßnahmen (unter Angabe von Art, Ort und Kosten der jeweiligen Maßnahmen) für die beschriebenen Eingriffe in die Natur hat sie vorgesehen?

8. Welche Konflikte haben sich aus der bisherigen Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zu den erforderlichen Ausbaumaßnahmen ergeben (falls bisher keine derartige Beteiligung stattgefunden haben sollte, mit der Bitte um Darlegung, welche Konfliktpotenziale sie bei den oben benannten Maßnahmen zur Neckarertüchtigung erwartet)?
9. Welche konkreten Potenziale erwartet sie aus dem vorgesehenen Ausbau der Schifffahrtsstraße Neckar für 135-Meter-Schiffe für den Heilbronner Hafen (bitte unter Abschätzung des Umsatzwachstums im Hafen sowie der Angabe, inwieweit es sich hierbei um Mehrumsatz, um Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene oder um Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße handelt)?
10. Welche Alternativplanungen zur Ertüchtigung des Schiffsverkehrs auf dem Neckar hält sie für den Fall vor, dass der Flussausbau nicht wie oben beschrieben erfolgen sollte?

13.1.2026

Weinmann FDP/DVP

Begründung

Heilbronn ist der umschlagstärkste Neckarhafen und hat daher besonderes Potenzial bei der geplanten Ertüchtigung des Güterverkehrs auf dem Neckar. Nachdem sowohl seitens der Grünen-Landtagsfraktion und Verkehrsminister Hermann als auch durch die damalige CDU-Opposition im Bund in den vergangenen Jahren die diesbezüglichen Planungen des Bundes sich als unzureichend darstellten, will diese Kleine Anfrage ergründen, welche Maßnahmen zwischenzeitlich ergriffen wurden und wie sich diese auf den Hafen Heilbronn auswirken werden, zumal Innenminister Strobl gemäß Heilbronner Stimme vom 17. April 2025 für sich reklamiert, dass auf seine Initiative hin der Schleusenausbau im Rahmen der Sondervermögensmittel für Infrastruktur explizit berücksichtigt sei.

Antwort

Mit Schreiben vom 4. Februar 2026 Nr. VM5-0141.5-33/95/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche Maßnahmen zur Ertüchtigung der Bundeswasserstraße Neckar sind der Landesregierung aus der aktuellen Verkehrs- und Haushaltsplanung des Bundes bekannt?*

Zu 1.:

Entsprechend des Wasserstraßenausbaugesetzes (WaStrAbG) ist die Verlängerung der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs festgestellt. Wie das zuständige Bundesministerium für Verkehr mit Schreiben vom 20. Oktober 2025 mitteilte, ist es zur Sicherstellung eines stabilen Zustands der Schiffsschleusen- und Wehranlagen entlang des Neckars erforderlich, jährlich etwa vier Schleusentore sowie drei Wehrverschlüsse auf den Sollzustand zurückzusetzen. Im Jahr 2025 wurden durch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Neckar insgesamt sieben Schleusenmaßnahmen mit einem Budget von 8,9 Mio. Euro sowie sechs Wehrmaßnahmen mit einem Finanzmittelbedarf von 7,1 Mio. Euro bearbeitet.

Insgesamt ist die Wasserstraße im Bundeshaushalt jedoch unterfinanziert und bedauerlicherweise auch nicht Bestandteil des Sondervermögen Infrastruktur und Klimaschutz.

2. *Welche Maßnahmen, Verträge oder bindenden Zusagen wurden seit Amtsantritt der neuen Bundesregierung mit dem Land zur Ertüchtigung des Neckars zwischen Mannheim und Heilbronn bzw. zwischen Heilbronn und Plochingen getroffen?*
3. *Welche konkreten Ausbaumaßnahmen (Schleusenertüchtigung sowie -verlängerung, zugehörige Fahrrinnenvertiefung oder -verbreiterung, Brückenanhebungen etc.) wurden hierbei in welchem Zeitraum vereinbart (bitte tabellarische Angabe nach Projekt und Standort)?*

Zu 2. und 3.:

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seit Amtsantritt der neuen Bundesregierung hat der Bund keine verbindlichen Zusagen zu Maßnahmen, Verträgen oder anderer Art getroffen. Entsprechend des Schreibens des Bundesministeriums für Verkehr vom 20. Oktober 2025 sind die Baumaßnahmen an den Schiffsschleusenanlagen, die derzeit durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung abgewickelt werden darauf ausgerichtet, dass die Anlagen nach Abschluss für Schiffe mit einer Länge von bis zu 110 Metern passierbar sind. Wie die Sanierungsplanung des Bundes für die Schleusen- und Wehranlagen des Neckars konkret aussieht, wurde bislang auch auf Nachfrage nicht dargelegt.

Grundsätzlich gilt weiterhin die am 26. November 2007 getroffene Verwaltungsvereinbarung zur Schleusenverlängerung zwischen Bund und Land. Da der Bund das Projekt zwischenzeitlich zurückgestellt hat, wurde die Finanzierung der Personalstellen seitens des Landes ausgesetzt.

4. *Welche Lösung wurde hierbei für die Hebung der unter Denkmalschutz stehenden Alten Brücke (Karl-Theodor-Brücke) in Heidelberg getroffen?*

Zu 4.:

Planungen für die Hebung der unter Denkmalschutz stehenden Alten Brücke (Karl-Theodor-Brücke) in Heidelberg sind dem Land nicht bekannt.

5. *Welche Wendepunkte für 135-Meter-Schiffe sind in diesem Zusammenhang vorgesehen?*
6. *Wie stellen sich die Pläne zu notwendigen Flussbegradigungen dar, insbesondere der Schleifen bei Neckargemünd, Hirschhorn, Binau und Böttingen im Heilbronner Unterlauf sowie der Schleifen Lauffen, Kirchheim, Besigheim und Hessigheim/Mundelsheim im Heilbronner Oberlauf des Neckar?*
7. *Welche Kompensationsmaßnahmen (unter Angabe von Art, Ort und Kosten der jeweiligen Maßnahmen) für die beschriebenen Eingriffe in die Natur hat sie vorgesehen?*
8. *Welche Konflikte haben sich aus der bisherigen Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zu den erforderlichen Ausbaumaßnahmen ergeben (falls bisher keine derartige Beteiligung stattgefunden haben sollte, mit der Bitte um Darlegung, welche Konfliktpotenziale sie bei den oben benannten Maßnahmen zur Neckarertüchtigung erwartet)?*

Zu 5., 6., 7. und 8.:

Die Fragen 5, 6, 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Anpassungen der Flussgeometrie sowie damit einhergehende Kompensationsmaßnahmen und Öffentlichkeitsbeteiligungen müssten im Zuge der Ausbauplanung für das 135-Meter-Schiff durch die zuständige Bundeswasserstraßenverwaltung berücksichtigt werden. Eine entsprechend konkretisierte Ausbauplanung ist dem

Land bislang nicht bekannt. Insofern können derzeit keine Auskünfte zu etwaigen notwendigen Wendepunkten, Flussbegradigungen, Kompensationsmaßnahmen und Konflikten bei der Öffentlichkeitsbeteiligung erteilt werden.

9. Welche konkreten Potenziale erwartet sie aus dem vorgesehenen Ausbau der Schifffahrtsstraße Neckar für 135-Meter-Schiffe für den Heilbronner Hafen (bitte unter Abschätzung des Umsatzwachstums im Hafen sowie der Angabe, inwieweit es sich hierbei um Mehrumsatz, um Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene oder um Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße handelt)?

Zu 9.:

Die Verlängerung der Schleusen für 135-Meter-Schiffe sind aus mehreren Gründen von großer Bedeutung für die Binnenschifffahrt auf dem Neckar.

Grundsätzlich erhöhen 135-Meter-Schiffe die Wirtschaftlichkeit durch größere Transportmengen je Fahrt. So könnten gegenüber den aktuell einsetzbaren 105-Meter-Schiffen schätzungsweise 120 bis 130 Lkw von der Straße auf die Wasserstraße verlagert werden. Durch den Einsatz größerer Schiffe könnten pro Schiff bis zu 40 Prozent mehr Güter befördert werden, wodurch die Attraktivität des Binnenschiffs gegenüber den anderen Verkehrsträgern und auch die Attraktivität der Häfen steigen würde. Kosteneinsparungen im Bereich des Containertransports von 15 Prozent und im Bereich des Massenguttransports von 20 Prozent erscheinen möglich. Beim Transport von Stahlcoils könnten sich beispielsweise 35 zusätzliche Umschläge pro Monat vom Binnenschiff ergeben.

Ergänzend dazu würde durch den Einsatz von 135-Meter-Schiffen die direkte Anschlussfähigkeit an die Rheinschifffahrt hergestellt. Der bislang notwendige zeit- und kostenintensive Umschlag der Güter auf 135-Meter-Schiffe für den Weitertransport auf dem Rhein würde damit entfallen.

10. Welche Alternativplanungen zur Ertüchtigung des Schiffsverkehrs auf dem Neckar hält sie für den Fall vor, dass der Flussausbau nicht wie oben beschrieben erfolgen sollte?

Zu 10.:

Da es sich beim Neckar um eine Bundeswasserstraße handelt, sind die unmittelbaren Möglichkeiten des Landes, Alternativplanungen vorzusehen, eingeschränkt. Das Land setzt sich daher fortlaufend und intensiv beim Bund für die Verlängerung und insbesondere zeitnahe Sanierung der Neckarschleusen und -wehre ein. Zudem unterstützt das Land eine Studie des Bundes, welche Potenziale der Digitalisierung und künstlichen Intelligenz zur besseren Vernetzung der Verkehrsträger in der Pilotregion Neckar untersucht. Ergebnisse dieser sind dem Land bislang nicht bekannt.

Um weitere zielgerichtete Maßnahmen zur Stärkung der Häfen und Binnenschifffahrt zu entwickeln, erstellt das Land zudem derzeit eine Hafenstrategie für Baden-Württemberg.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor